Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9294**

17. Wahlperiode 11. 04. 2012

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/9099 –

Sicherheit von Bahnübergängen

Vorbemerkung der Fragesteller

Unfälle an Bahnübergängen sind häufig sehr schwer – etwa jeder vierte Unfall ist tödlich. Bei der Absicherung von Bahnübergängen gibt es jedoch einige Gefahrenpunkte, die immer wieder zu schweren Unfällen geführt haben. Dazu gehören die blinklichtgesicherten Bahnübergänge, deren Signal von seitlich auf den Bahnübergang zufahrenden Verkehrsteilnehmern schlecht gesehen werden kann. Ein weiterer Gefahrenpunkt sind die Sicherungen mit Halbschranken an mehrgleisigen Bahnübergängen, die – auch wegen langer Wartezeiten – immer wieder von Verkehrsteilnehmern umgangen oder umfahren werden. Zudem gibt es viele Unfälle an Bahnübergängen ohne technische Sicherung, weil diese oft optisch kaum auffallen oder weil aufgrund eines spitzen Kreuzungswinkels die Bahnstrecke nicht ausreichend weit eingesehen werden kann. Nicht zuletzt geschehen immer wieder Unfälle an Bahnübergängen mit ausgefallener technischer Sicherung, an denen die Absicherung durch Posten von Verkehrsteilnehmern übersehen wird.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bahnübergänge sind besondere Gefahrenpunkte für den kreuzenden Verkehr. Bedingt durch die Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs (Bewegung großer Massen, lange Bremswege, Spurgebundenheit) hat der Schienenverkehr auf den Bahnübergängen nach den sowohl in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) als auch in der Straßenverkehrsordnung enthaltenen gesetzlichen Regelungen Vorrang. Die gesetzlichen Anforderungen für die Sicherung von Bahnübergängen enthält die EBO. Danach sind Bahnübergänge grundsätzlich durch Lichtzeichen bzw. Blinklichter, Lichtzeichen bzw. Blinklichter mit Halbschranken oder Schranken technisch zu sichern. Bahnübergänge dürfen bei schwachem Verkehr durch die Übersicht auf die Bahnstrecke oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke an eingleisigen Bahnen durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gesichert werden. Die gesetzlichen Regelungen enthalten keine Festlegungen, welche Art der technischen Sicherung im Einzelfall vorzusehen ist. Es ist vielmehr eine Gemeinschaftsaufgabe der Baulastträger für die beteiligten Verkehrswege Schiene und Straße, die im Einzelfall in

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. April 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und Beschilderungen zu planen und abzustimmen.

Im Rahmen der Planfeststellung, die sich auch auf die Art der Bahnübergangssicherung erstreckt, erfolgt eine eingehende Abwägung aller Belange.

Um diese aus Sicherheitsgründen gebotenen Maßnahmen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, trägt bei bundeseigenen Eisenbahnen der Bund, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen das Land nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ein Drittel der Kosten. Die beiden übrigen Kostendrittel sind von den jeweils beteiligten Baulastträgern der sich kreuzenden Verkehrswege Schiene und Straße zu tragen.

Es ist anzumerken, dass der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geleitete Bund-Länder-Fachausschuss für den Straßenverkehr (BLFA-StVO) einen Unterausschuss „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen" unter Vorsitz des Landes Rheinland-Pfalz eingerichtet hat. In diesem Ausschuss wurden unter Beteiligung von Verkehrsexperten aus allen Bereichen (Bund, Länder, Deutscher Verkehrssicherungsrat, ADAC, Polizei, Gesamtverband Deutscher Versicherer u. a.) Möglichkeiten zur Verringerung des Unfallrisikos an Bahnübergängen geprüft und als wesentliches Ergebnis ein Leitfaden für die regelmäßige Durchführung von Bauübergangsschauen erarbeitet. Durch diese Bauübergangsschauen, zu denen die unteren Straßenverkehrsbehörden alle Beteiligten einladen, soll die Realisierung notwendiger Verbesserungen – gegebenenfalls auch Änderung der Sicherungsanlagen – im jeweiligen Einzelfall gewährleistet werden.

Die Kleine Anfrage wird nicht nur für den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für die Eisenbahnen des Bundes (EdB) auf der Grundlage von Erhebungen der Untersuchungszentrale (UZ) der Eisenbahnuntersuchungsstelle des Bundes (EUB) sondern auch für einen Teil der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) auf Grundlage von Erkenntnissen des EBA aus der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) beantwortet. Eine Bahnübergangsstatistik für NE-Bahnen existiert nicht. Die meisten Informationen für Bahnübergangsunfälle auf öffentlichen NE-Bahnen liegen aus der Wahrnehmung der LEA durch Mitarbeiter/-innen des EBA für die Bundesländer Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Thüringen vor, anhand deren Aussagen aber ein tendenzielles Gesamtbild für die NE-Bahnen der Länder aufgezeigt werden kann.

Die Tabellen/Abbildungen zu den Fragen 1 bis 5 bezüglich der EdB sind dem von der DB Netz AG jährlich veröffentlichten Bahnübergangs-Bericht entnommen.

Sicherheit von Bahnübergängen im Allgemeinen

1. Wie hat sich die Anzahl der Unfälle an Bahnübergängen der bundeseigenen und nicht bundeseigenen Eisenbahnen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Zahl der BÜ-Unfälle auf öffentlichen NE-Bahnen in den Jahren 2006 bis 2010

Bundesland	2006	2007	2008	2009	2010	Summe
Brandenburg	0	2	1	2	2	7
Nordrhein-Westfalen	18	19	17	19	16	89
Sachsen-Anhalt	10	7	7	5	10	39
Thüringen	2	1	0	1	0	4
Summe	30	29	25	27	28	

Zahl der BÜ-Unfälle bei den EdB in den Jahren 2006 bis 2010.

Bundesland	2006	2007	2008	2009	2010
Baden-Württemberg	24	16	23	9	7
Bayern	60	57	44	49	55
Berlin	4	1	0	2	2
Brandenburg	20	12	11	11	16
Bremen	2	0	0	0	0
Hamburg	0	0	0	0	0
Hessen	19	13	16	17	21
Mecklenburg-Vorpommern	8	11	9	3	15
Niedersachsen	29	31	31	25	35
Nordrhein-Westfalen	25	37	30	34	19
Rheinland-Pfalz	6	8	11	8	10
Saarland	0	0	1	1	1
Sachsen	12	18	8	9	11
Sachsen-Anhalt	10	12	6	14	10
Schleswig-Holstein	8	4	10	12	14
Thüringen	4	0	7	9	9
Summe	231	220	207	203	225

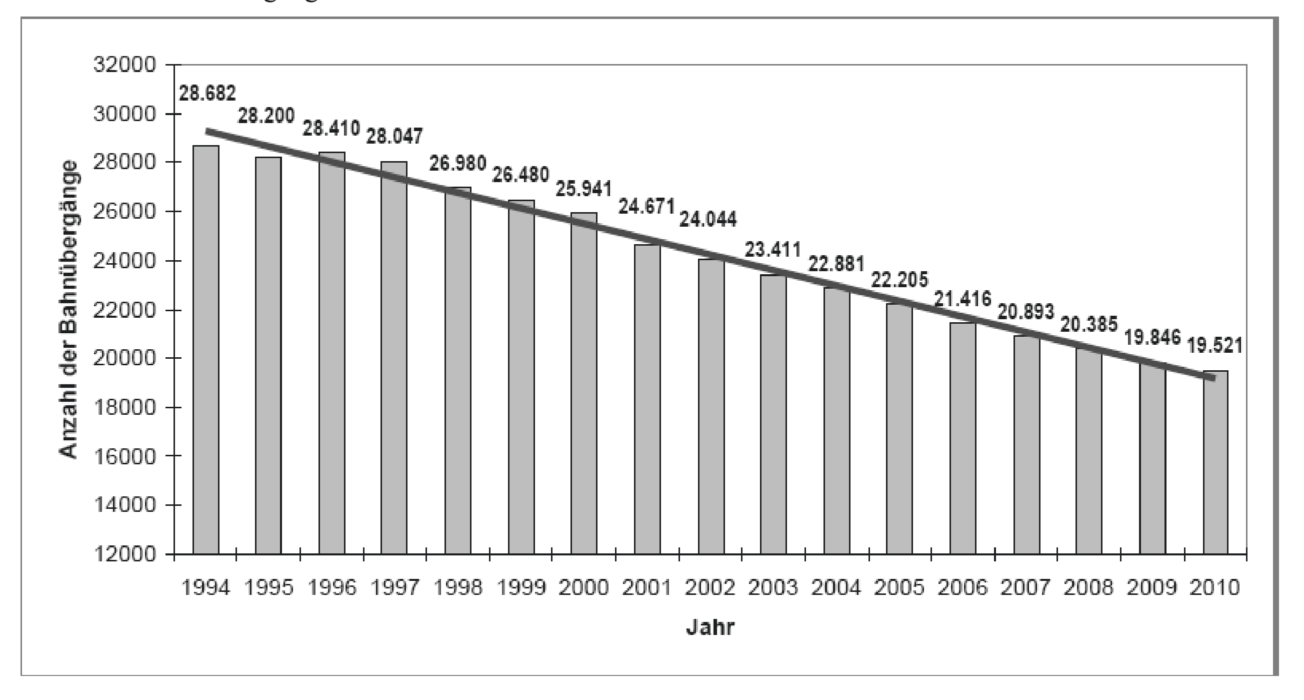
2. Wie werden die derzeit vorhandenen Bahnübergänge gesichert (nach Bundesländern in den Kategorien ohne technische Sicherung/Blinklicht oder Lichtzeichen/Halbschranke/Schranke aufschlüsseln)?

BÜ nach Sicherungsart bei den öffentlichen NE-Bahnen.

Bundesland	nicht technisch gesichert	technisch gesichert	Summe
Brandenburg	252	27	279
Nordrhein-Westfalen	1616	817	2433
Sachsen-Anhalt	356	77	433
Thüringen	134	69	203
Summe	2358	990	3348

Aus speziellen jährlichen Erhebungen der DB Netz AG (Bahnübergänge im Spiegel der Statistik) ist der Bestand der BÜ erkennbar. Die Veränderung des BÜ-Bestands resultiert aus Streckenstilllegungen, Rückbau von BÜ, Ersatz von BÜ durch Errichtungen von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen sowie die Abgabe von Strecken an die NE-Bahnen.

Bestand an Bahnübergängen im Netz der DB AG 2010



Die Aufstellung der BÜ nach der Sicherungsart wurde noch um eine besondere „Sicherungsart“ Sicherung durch Posten über einen längeren Zeitraum – d. h., nicht nur vorübergehend im akuten Störungsfall – ergänzt.

Bundesland	nicht technisch gesichert	Blinklicht oder Lichtzeichen	Halbschranke	Vollschranke	Posten-Sicherung	Summe
Baden-Württemberg	330	112	756	201	64	1 463
Bayern	1 894	306	945	303	74	3 522
Berlin	2	2	16	7	0	27
Brandenburg	527	35	522	120	13	1 217
Bremen	1	0	6	16	1	24
Hamburg	4	0	5	11	2	22
Hessen	459	117	405	252	38	1 271
Mecklenburg-Vorpommern	270	8	321	105	1	705
Niedersachsen	838	125	879	403	42	2 287
Nordrhein-Westfalen	614	108	1 079	475	85	2 361
Rheinland-Pfalz	486	86	346	187	7	1 112
Saarland	40	8	33	20	14	115
Sachsen	868	98	449	220	11	1 646
Sachsen-Anhalt	885	32	430	219	4	1 570
Schleswig-Holstein	372	93	366	85	31	947
Thüringen	474	34	323	142	0	973
keine Angabe	183	13	40	13	10	259
Summe	8 247	1 177	6 921	2 779	397	19 521

3. Wie verteilten sich die Unfälle auf die einzelnen Sicherungsarten (2006 bis 2010)?

4. Wie verteilten sich die Todesopfer auf die einzelnen Sicherungsarten (2006 bis 2010)?

Für die öffentlichen NE-Bahnen erfolgt die Erfassung der Unfälle weniger differenziert; nur an technisch gesicherten (tg) oder nicht technisch gesicherte (ntg) Bahnübergängen (Quelle: EBA-eigene Erhebungen)

Bundesland	2006		2007		2008		2009		2010		Summe
	Sicherungsart										
	tg	ntg	tg	ntg	tg	ntg	tg	ntg	tg	ntg	
Brandenburg	0	0	1	1	0	1	0	2	0	2	7
Nordrhein-Westfalen	10	8	8	11	8	9	11	8	6	10	89
Sachsen-Anhalt	0	10	0	7	2	5	1	4	0	10	39
Thüringen	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	4
Summe	30		29		25		27		28		

Für die EdB enthalten die Tabellen für die Jahre 2006 bis 2010 die Anzahl der Unfälle je Sicherungsart sowie die Anzahl der getöteten bzw. der schwer-/leichtverletzten Personen.

Sicherungsarten und Personenschäden 2006

1	Bahnübergang nichttechnisch gesichert	Zusammenpralle	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt
1.1	Übersicht allein	33	6	9	19
1.2	Übersicht + hörbare Signale der Ebfz	54	4	6	28
1.3	hörbare Signale der Ebfz + 20 km/h	2	0	1	1
1.4	hörbare Signale der Ebfz + 60 km/h	2	1	1	2
1.5	Übersicht + Drehkreuze/ähnlich	3	0	1	1
1.6	hörbare Signale Ebfz. + Drehkreuze/ähnlich	1	0	1	0
1.7	Bahnübergangsposten	1	0	0	0
2	**Bahnübergang technisch gesichert**				
2.1	Vollschranke – nahbedient/fernbedient	4	4	2	3
2.2	Vollschranke – Anrufschranke	1	0	0	1
2.3	Halbschranke mit Blinklichter	33	11	12	59
2.4	ohne Schranken - Blinklichter	37	6	6	26
2.5	Vollschranke mit Lichtzeichen	1	1	0	0
2.6	Halbschranke mit Lichtzeichen	32	13	2	12
2.7	ohne Schranken - Lichtzeichen	9	4	0	8
2.8	Vollschranke mit Blinklicht	0	0	0	0
3	**Bahnübergang technisch gesichert mit Zusatzeinrichtungen**				
3.1	Vollschranke - fernbedient	0	0	0	0
3.2	Vollschranke - Anrufschranke	0	0	0	0
3.3	Halbschranke mit Blinklichter	8	2	2	11
3.4	Vollschranke mit Lichtzeichen	2	0	0	2
3.5	Halbschranke mit Lichtzeichen	8	3	3	1
	Gesamt	**231**	**55**	**46**	**174**

Sicherungsarten und Personenschäden 2007

1	Bahnübergang nichttechnisch gesichert	Zusammenpralle	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt
1.1	Übersicht allein	23	5	4	20
1.2	Übersicht + hörbare Signale der Ebfz	54	11	13	25
1.3	hörbare Signale der Ebfz + 20 km/h	7	1	0	1
1.4	hörbare Signale der Ebfz + 60 km/h	4	0	0	0
1.5	Übersicht + Drehkreuze/ähnlich	4	1	0	2
1.6	Bahnübergangsposten	2	0	0	2
2	**Bahnübergang technisch gesichert**				
2.1	Vollschranke – nahbedient/fernbedient	4	0	3	2
2.2	Vollschranke – Anrufschranke	1	1	0	0
2.3	Halbschranke mit Blinklichter	29	7	6	20
2.4	ohne Schranken - Blinklichter	37	14	13	48
2.5	Vollschranke mit Lichtzeichen	1	1	0	0
2.6	Halbschranke mit Lichtzeichen	37	17	14	17
2.7	ohne Schranken - Lichtzeichen	5	1	2	1
3	**Bahnübergang technisch gesichert mit Zusatzeinrichtungen**				
3.1	Halbschranke mit Blinklichter	11	5	5	5
3.2	Halbschranke mit Lichtzeichen	12	2	5	7
	Gesamt	**231**	**66**	**65**	**150**

Sicherungsarten und Personenschäden 2008

1	Bahnübergang nichttechnisch gesichert	Zusammenpralle	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt
1.1	Übersicht allein	24	7	4	22
1.2	Übersicht + hörbare Signale der Ebfz	46	4	9	21
1.3	hörbare Signale der Ebfz + 20 km/h	3	1	0	3
1.4	hörbare Signale der Ebfz + 60 km/h	5	1	0	5
1.5	Übersicht + Drehkreuze/ähnlich	2	2	0	0
1.6	Übersicht + Abschlüsse + 140 km/h	1	1	0	0
1.7	Bahnübergangsposten	3	0	0	0
2	**Bahnübergang technisch gesichert**				
2.1	Vollschranke – nahbedient/fernbedient	4	2	2	4
2.2	Vollschranke – Anrufschranke	2	0	0	0
2.3	Halbschranke mit Blinklichter	19	6	3	4
2.4	ohne Schranken - Blinklichter	37	14	2	26
2.5	Vollschranke mit Lichtzeichen	1	0	0	1
2.6	Halbschranke mit Lichtzeichen	30	12	6	19
2.7	ohne Schranken - Lichtzeichen	9	0	1	8
3	**Bahnübergang technisch gesichert mit Zusatzeinrichtungen**				
3.1	Halbschranke mit Blinklichter	1	0	0	0
3.2	Blinklicht - mit Vollschranken	1	0	2	0
3.3	Lichtzeichen - mit Vollschranken	4	1	2	2
3.4	Halbschranke mit Lichtzeichen	15	1	4	5
	Gesamt	**207**	**52**	**35**	**120**

Sicherungsarten und Personenschäden 2009

1	Bahnübergang nichttechnisch gesichert	Zusammenpralle	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt
1.1	Übersicht allein	19	1	8	17
1.2	Übersicht + hörbare Signale der Ebfz	44	3	4	26
1.3	hörbare Signale der Ebfz + 20 km/h	9	0	0	2
1.4	hörbare Signale der Ebfz + 60 km/h	11	1	1	9
1.5	Übersicht + Drehkreuze/ähnlich	2	1	0	0
1.6	Bahnübergangsposten	2	0	1	2
2	**Bahnübergang technisch gesichert**				
2.1	Vollschranke – nahbedient/fernbedient	2	1	0	1
2.2	Halbschranke mit Blinklichter	17	4	3	4
2.3	ohne Schranken - Blinklichter	30	12	3	37
2.4	Vollschranke mit Lichtzeichen	2	0	2	0
2.5	Halbschranke mit Lichtzeichen	40	9	2	36
2.6	ohne Schranken - Lichtzeichen	8	2	1	8
3	**Bahnübergang technisch gesichert mit Zusatzeinrichtungen**				
3.1	Halbschranke mit Blinklichter	3	0	1	1
3.2	Anrufschranke	1	0	1	0
3.3	Halbschranke mit Lichtzeichen	13	6	2	6
	Gesamt	**203**	**40**	**29**	**149**

Sicherungsarten und Personenschäden 2010

1	Bahnübergang nichttechnisch gesichert	Zusammenpralle	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt
1.1	Übersicht allein	20	3	1	8
1.2	Übersicht + hörbare Signale der Ebfz	55	5	8	34
1.3	hörbare Signale der Ebfz + 20 km/h	2	0	0	2
1.4	hörbare Signale der Ebfz + 60 km/h	5	0	0	1
1.5	Übersicht + Drehkreuze/ähnlich	6	1	2	4
1.6	Bahnübergangsposten	4	1	0	1
2	Bahnübergang technisch gesichert				
2.1	Halbschranke mit Blinklichter	23	8	5	38
2.2	ohne Schranken - Blinklichter	38	6	11	23
2.3	Halbschranke mit Lichtzeichen	48	14	6	48
2.4	ohne Schranken - Lichtzeichen	5	0	1	4
3	Bahnübergang technisch gesichert mit Zusatzeinrichtungen				
3.1	Halbschranke mit Blinklichter	3	1	0	0
3.2	Anrufschranke	1	0	0	0
3.3	Halbschranke mit Lichtzeichen	14	6	2	7
	Gesamt	225	45	36	170

5. Wie verteilen sich die Unfälle mit und ohne Todesfolge auf Fußgänger, Fahrradfahrer und Kraftfahrer?

Die sehr differenzierte Erfassung der Unfälle gestattet es, die Beteiligung der Straßenverkehrsteilnehmer an den Unfällen sowie den Verletzungsgrad darzustellen.

Sie ist nach Jahresscheiben sortiert dargestellt.

Beteiligte Straßenverkehrsteilnehmer bei Zusammenprallen

2006

Straßenverkehrsteilnehmer	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Anzahl Zusammen-pralle
Pkw/Kombi	21	30	90	138
Fußgänger	20	6	8	27
Fahrrad (auch mit Hilfsmotor)	7	5	5	16
Lkw/Lastzug/Sattelzug	3	1	56	25
motorisiertes Zweirad	2	2	3	7
Traktor/landw. Fzg./Zugmaschine	1	1	7	11
übrige Straßenverkehrsteilnehmer	1	0	2	4
Bus	0	1	3	3
Summe:	**55**	**46**	**174**	**231**

2007

Straßenverkehrsteilnehmer	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Anzahl Zusammen-pralle
Pkw/Kombi	32	36	75	143
Fußgänger	15	1	10	19
Fahrrad (auch mit Hilfsmotor)	5	7	8	22
Lkw/Lastzug/Sattelzug	2	6	30	14
motorisiertes Zweirad	5	2	3	9
Traktor/landw. Fzg./Zugmaschine	3	2	18	12
übrige Straßenverkehrsteilnehmer	3	3	2	10
Bus	1	8	4	2
Summe:	**66**	**65**	**150**	**231**

2008

Straßenverkehrsteilnehmer	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Anzahl Zusammen-pralle
Pkw/Kombi	23	23	81	136
Fußgänger	15	2	9	23
Fahrrad (auch mit Hilfsmotor)	8	5	6	18
Lkw/Lastzug/Sattelzug	1	2	10	14
motorisiertes Zweirad	4	2	4	7
Traktor/landw. Fzg./Zugmaschine	0	1	7	4
übrige Straßenverkehrsteilnehmer	1	0	0	4
Bus	0	0	3	1
Summe	**52**	**35**	**120**	**207**

2009

Straßenverkehrsteilnehmer	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Anzahl Zusammen-pralle
Pkw/Kombi	14	11	88	122
Fußgänger	22	6	10	32
Fahrrad (auch mit Hilfsmotor)	1	4	12	17
Lkw/Lastzug/Sattelzug	1	8	25	15
motorisiertes Zweirad	1	0	1	3
Traktor/landw. Fzg./Zugmaschine	0	0	10	11
übrige Straßenverkehrsteilnehmer	0	0	0	2
Bus	1	0	3	1
Summe	**40**	**29**	**149**	**203**

2010

Straßenverkehrsteilnehmer	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt	Anzahl Zusammen-pralle
Pkw/Kombi	16	22	82	137
Fußgänger	11	4	10	19
Fahrrad (auch mit Hilfsmotor)	10	3	9	19
Lkw/Lastzug/Sattelzug	3	3	54	20
motorisiertes Zweirad	2	2	1	4
Traktor/landw. Fzg./Zugmaschine	3	1	5	10
übrige Straßenverkehrsteilnehmer	0	1	7	14
Bus	0	0	2	2
Summe	**45**	**36**	**170**	**225**

Quelle: zu Fragen 1 bis 5, DB Netz AG, Bahnübergänge im Spiegel der Statistik 2006 bis 2010

Schlechte Erkennbarkeit des Rotlichts bei Bahnübergängen mit Blinklicht oder Lichtzeichen

6. Ist der Bundesregierung das Gefährdungspotenzial an den Übergängen, die seitlich bzw. in einer Kurve angefahren werden, bekannt (Sicht auf Blinklicht/Lichtzeichen erschwert), und in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, diese Problematik zu lösen?

Der Sachverhalt ist bekannt. Deshalb wurde für die technisch gesicherten BÜ mit nur jeweils rechts stehendem Blinklicht/Lichtzeichen ein Programm zur Nachrüstung des 3. + 4. Seitenlichts aufgenommen. Bei umfassenden Umbauten an BÜ werden grundsätzlich beiderseits der Straße Lichtzeichen errichtet.

Im Rahmen der Eisenbahnaufsicht durch das EBO werden fehlende Seitenlichter für einmündende Seitenwege im Bereich 25 m vor und hinter dem BÜ beanstandet und die Nachrüstung gefordert.

7. Ist bei solchen Übergängen die Ausrüstung mit einem seitlich ausgerichteten Blinklicht/Lichtzeichen Vorschrift, wenn die Sicherungstechnik neu installiert wird?

Ja, die Ausrüstung mit seitlich ausgerichtetem Blinklicht/Lichtzeichen ist in der Richtlinie 815 0032 Abschnitt 1 (3) [Ril. 815 = Bahnübergangsanlagen planen und instandhalten] gefordert: „(3) Bei Neubauten und umfassenden Umbauten sind für jede Fahrtrichtung 2 Lichtzeichen aufzustellen. Sie sollen zusammen mit Halbschranken oder Schranken verwendet werden. Für Einmündungen reicht ein zusätzliches Lichtzeichen aus. Dieses soll auf der gegenüberliegenden Straßenseite aufgestellt werden.“

und

„(4) Soweit im BÜ-Bereich Seitenstraßen oder -wege einmünden, sollen diese bei Neubauten oder umfassenden Umbauten so geführt werden, dass die Einmündung in die über den BÜ führende Straße vor den Sicherungseinrichtungen liegt. Ist dies nicht möglich, muss der Seitenweg in die Sicherung mit einbezogen werden.

Für diese Seitenstraßen oder -wege sind Seitenlichter anzubringen, soweit dies nach den Bedingungen in Abschnitt 3, Absatz 1 erforderlich ist.“

8. An wie vielen derartigen Bahnübergängen gibt es seitlich ausgerichtete Signalgeber (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Alle Einmündungen im Bereich 25 m vor und hinter dem BÜ sind zu verlegen. Sollte das nicht möglich sein, müssen sie bei Neubauten und umfassenden Umbauten mit Seitenlichtern ausgerüstet werden (Richtlinie 815 0032). Im Zusammenhang von Verkehrsschauen an BÜ können diese auch von dem Kreuzungspartner Straße gefordert werden.

Eine Übersicht der Ausrüstung der BÜ mit Seitenwegen wird beim EBA und auch der DB AG sowie den Ländern nicht geführt, weshalb ein ganzheitlicher Überblick der Bundesregierung nicht vorliegt.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Option, solche Bahnübergänge mit zusätzlichen Signalgebern auszustatten, und welcher Zeitraum wäre dafür erforderlich?

Die Nachrüstung ist bei Neubauten und umfassenden Umbauten keine Option, sondern erforderlich.

Die Lichtzeichen und Blinklichter werden gemäß den Streuwinkelplänen errichtet und vor Ort auf ihre Erkennbarkeit überprüft.

10. Ist die Nachrüstung von Seitenlichtern an ein bestimmtes Alter der Bahnübergangstechnik gekoppelt?

Nein. Die Nachrüstung von Seitenlichtern ist nicht an das Alter der BÜ-Technik gebunden. Bei älteren Anlagen ist jedoch zu prüfen, ob ein Eingriff in die Schaltung nicht Probleme bereitet (z. B. bei Versprödung der Aderisolierungen an den Schaltdrähten). Bei diesen Anlagen besteht ein Umbauverbot.

11. Ist eine Nachrüstung solcher Signalgeber möglich, wenn ein noch nicht belegter Anschluss vorhanden ist und kein Umbau der Innenkabel notwendig wird, und wenn ja, ist von der Bundesregierung beabsichtigt, diese Nachrüstung bei allen solchen Altanlagen vorzunehmen?

Eine Nachrüstung solcher Signalgeber ist generell möglich. Es gilt hier jedoch die gleiche Einschränkung wie in der Antwort zu Frage 10. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass ein Nachbau von Seitenlichtern eine Maßnahme nach § 3 EKrG mit der Kostenfolge nach § 13 EKrG ist. Eine kurzfristige Realisierung ist unter diesem Aspekt nicht gegeben.

Lange Wartezeiten und Nichterwarten von Gegenzügen an mehrgleisigen Bahnübergängen mit Halbschranken

12. Wie viele mehrgleisige Bahnübergänge waren mit Vollschranken und wie viele mit Halbschranken gesichert (jährlich von 2006 bis 2010; bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Erhebungen für Bahnübergänge unter dem Aspekt Ein- bzw. Mehrgleisigkeit vor.

Ein Überblick über die Verteilung der Anlagen mit Halbschranken (HS) und Vollschranken (VS) je Bundesland zeigt die folgende Tabelle.

Bundesland	2006 HS	2006 VS	2007 HS	2007 VS	2008 HS	2008 VS	2009 HS	2009 VS	2010 HS	2010 VS
Baden-Württemberg	757	205	748	203	733	200	740	207	756	201
Bayern	922	353	935	335	932	320	940	310	945	303
Berlin	21	7	15	9	16	8	16	7	16	7
Brandenburg	513	166	490	152	495	144	503	131	522	120
Bremen	7	16	7	16	7	16	6	16	6	16
Hamburg	4	10	5	11	5	11	5	11	5	11
Hessen	374	301	385	258	401	253	404	247	405	252
Mecklenburg-Vorpommern	335	130	336	115	334	112	337	106	321	105
Niedersachsen	876	419	868	424	866	413	874	403	879	403
Nordrhein-Westfalen	1 006	576	1 025	534	1 032	524	1 056	498	1 079	475
Rheinland-Pfalz	339	236	360	233	324	188	326	189	346	187
Saarland	37	20	33	21	33	21	33	21	33	20
Sachsen	441	248	448	252	446	237	449	230	449	220
Sachsen-Anhalt	430	274	424	235	420	232	421	230	430	219
Schleswig-Holstein	351	101	353	100	358	96	364	88	366	85
Thüringen	314	159	311	153	315	149	319	145	323	142
keine Angabe					89	40	76	37	40	13
Summe	6 727	3 221	6 743	3 051	6 806	2 964	6 869	2 876	6 921	2 779

13. Wie viele Unfälle und wie viele Tote gab es von 2006 bis 2010 jährlich jeweils an diesen Übergängen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Die Aufteilung dieser Unfälle nach der Sicherungsart mehrgleisige Halbschranken- oder Vollschrankenanlagen wurde nicht nach Bundesländern aufgeschlüsselt. Die Unfälle an Halbschrankenanlagen umfassen alle Halbschrankenanlagen ohne Unterscheidung der Ein- bzw. Mehrgleisigkeit. Bezüglich der Aufteilung der verunfallten Personen je Bundesland wurde die Statistik erst in 2007 erweitert. Die Anzahl der Unfälle ist nur für das gesamte Bundesgebiet für die EdB nach Halbschranken- bzw. Vollschrankenanlagen erfasst worden.

	2006				2007				2008				2009				2010			
	HS		VS		HS		VS		HS		VS		HS		VS		HS		VS	
Bundesland	U	T	U	T	U	T	U	T	U	T	U	T	U	T	U	T	U	T	U	T
Baden-Württemberg						5		0		2		1		2		0		2		0
Bayern						5		0		5		0		2		0		9		0
Berlin						0		0		0		0		1		0		0		0
Brandenburg						2		0		1		1		2		0		1		0
Bremen						0		0		0		0		0		0		0		0
Hamburg						0		0		0		0		0		0		0		0
Hessen						2		0		1		0		1		0		3		0
Mecklenburg-Vorpommern						1		0		2		0		0		0		2		0
Niedersachsen						3		1		2		0		3		0		5		0
Nordrhein-Westfalen						4		1		3		1		1		1		2		0
Rheinland-Pfalz						0		0		0		0		2		0		1		0
Saarland						0		0		0		0		0		0		0		0
Sachsen						4		0		1		0		0		0		0		0
Sachsen-Anhalt						0		0		1		0		2		0		0		0
Schleswig-Holstein						4		0		0		0		2		0		4		0
Thüringen						1		0		1		0		1		0		0		0
Summe	81	29	8	5	89	31	6	2	65	19	12	3	73	19	5	1	88	29	1	0

HS = Halbschranke
VS = Vollschranke
U = Unfälle
T = Tote

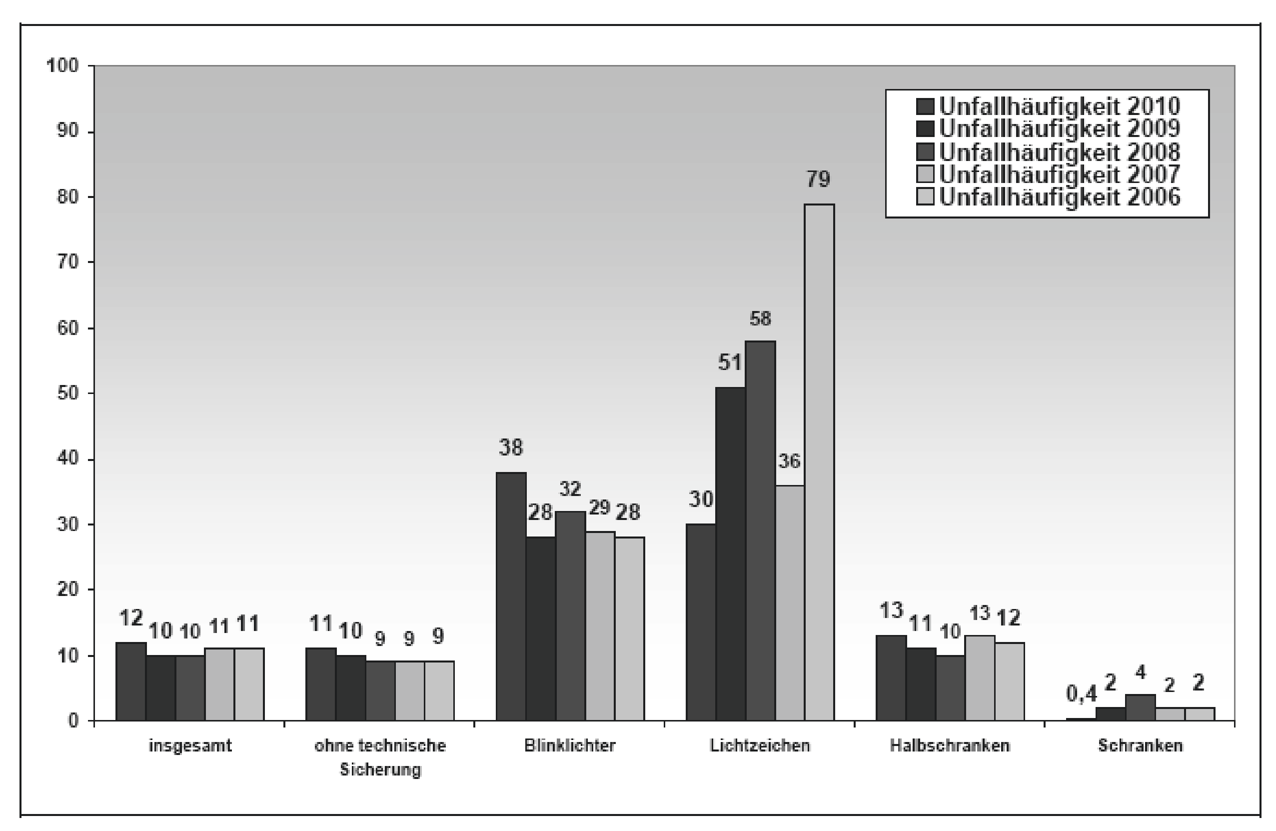
14. Wie hoch ist die Unfallhäufigkeit jeweils an diesen Bahnübergängen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Entsprechende Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

15. Trifft es zu, dass – an eingleisigen und mehrgleisigen Übergängen zusammen – die Unfallhäufigkeit von Halbschrankenübergängen 5- bis 6-mal höher ist als die von Vollschrankenübergängen?

1. An BÜ mit Halbschranken erfolgten deutlich mehr Unfälle als an Vollschrankenanlagen.
2. Die Ursache für die Unfälle an BÜ mit Halbschranken resultiert aus dem Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer (i.W. Umfahren oder Umgehen der Halbschranken).
3. Bei Einhaltung der Verkehrsregeln lassen sich daher keine spezifischen Defizite für Halbschrankenanlagen ableiten.

Unfallhäufigkeit pro 1 000 Bahnübergänge



16. Wie viele der Unfälle an Halbschrankenübergängen entfielen in den letzten fünf Jahren jeweils auf die erfassten Verkehrsteilnehmergruppen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Eine Auflistung der Unfälle an Halbschrankenanlagen unterschieden nach Verkehrsteilnehmern liegt der Bundesregierung nicht vor. Das EBA stimmt mit der DB Netz AG überein, dies zukünftig ergänzend zu erfassen, um ggf. notwendige Schlussfolgerungen zu ziehen.

17. Trifft es zu, dass vorwiegend Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zweiradfahrer die geschlossenen Halbschranken umgehen bzw. umfahren?

Ja, es ist festzustellen, dass es sich weitgehend um Fehlhandlungen von Geh- und Radwegteilnehmern sowie motorisierten Zweiradfahrern handelt, die aus Sicht der Bundesregierung nur durch wiederholte öffentliche Kampagnen für die Sicherheit an BÜ eingegrenzt werden könnten.

18. Welche Erkenntnisse sind der Bundesregierung darüber bekannt, ob lange Wartezeiten ein solches Verhalten begünstigen?

Zu Fehlverhalten in Verbindung mit langen Schließzeiten gibt es keine eindeutigen Erkenntnisse oder wissenschaftliche Auswertungen, weshalb ein direkter Zusammenhang nicht ableitbar ist.

19. Trifft es zu, dass an mehrgleisigen Bahnübergängen mit Halbschranken Wartezeiten von 10 Minuten oder länger auftreten können?

An BÜ mit Halbschranken kann es in der Regel nicht zu Wartezeiten von 10 Minuten und mehr kommen, jedoch können diese im Einzelfall bei ungünstigen betrieblichen Bedingungen auftreten.

Bei signalgesteuerten Anlagen (hierbei wird die Bahnübergangsanlage durch ein Hauptsignal überwacht) bekommt das den BÜ deckende Signal erst einen Fahrtbegriff, wenn der BÜ geschlossen und gesichert ist.

Um ein Abbremsen der Züge durch einen Haltbegriff zu vermeiden, ist die Einschaltstrecke so dimensioniert, dass bereits vor Erreichen des Vorsignals dieses einen ‚Fahrt erwarten‘- Begriff signalisiert.

Bei Halbschrankenanlagen muss nach dem Befahren des BÜ-Einschaltkontaktes binnen 240 s die Zugspitze den BÜ erreicht haben.

Befährt ein Gegenzug die Strecke, so wird mit Befahren des Einschaltkontaktes der Gegenrichtung dieser Zeitablauf erneut gestartet, so dass es bei einer entsprechenden Zugfolge zu langen Schließzeiten an Halbschrankenanlagen kommen kann.

20. Gibt es einen Grenzwert für die Schließzeit von Halbschranken, der nicht überschritten werden darf, und wenn nein, wie bewertet die Bundesregierung die Einführung eines solchen Grenzwertes?

Gemäß Richtlinie 815 0033 Abschnitt 2 (Absatz 2) darf die Annäherungszeit bei Lichtzeichen- oder Blinklichtanlagen mit Halbschranken höchstens 240 s betragen. Damit soll vermieden werden, dass Halbschrankenanlagen grundsätzlich nicht zu lange geschlossen bleiben und dadurch menschliche Fehlhandlungen begünstigt werden.

21. Bei wie vielen Unfällen an mehrgleisigen Halbschrankenübergängen gab es in den letzten fünf Jahren eine Kollision mit einem kurz nach Durchfahrt eines Zuges kommenden Gegenzug, und wie viele tödliche Unfälle sind darunter (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Zu Unfällen und Störungen an mehrgleisigen BÜ liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

22. Liegen Erkenntnisse darüber vor, dass bei diesen Unfällen den Straßenbenutzern nicht bewusst war, dass mit einem Gegenzug zu rechnen war?

Die Verkehrsteilnehmer können und müssen in dieser Situation, geschlossene Halbschranke und rotes Lichtzeichen, mit Zugfahrten und insoweit auch Gegenzügen rechnen.

23. Wie steht die Bundesregierung zu der Möglichkeit, auf das Auftreten von Gegenzügen – wie es in Frankreich an solchen Bahnübergängen üblich ist – durch ein Warnschild hinzuweisen?

Die vorhandene BÜ-Sicherung und Beschilderung wird als ausreichend betrachtet. Unter der allgemeinen Zielstellung der Vermeidung von unübersichtlichen Beschilderungen ist auf ein zusätzliches Warnschild zu verzichten.

Ein Hinweisschild zur Warnung vor Gegenzügen wird als kritisch beurteilt. Der Verkehrsteilnehmer, der eine geschlossene Halbschranke bzw. das rote Licht bereits missachtet, dürfte auch einen weiteren Warnhinweis ignorieren.

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, vor einem zu erwartenden Gegenzug – wie es an einer Reihe von älteren Blinklichtanlagen geschieht – durch eine (blinkende) rote Leuchtschrift „2 Züge“ oder „Achtung Gegenzug“ zu warnen?

Die Leuchtschrift „Zwei Züge“ gibt es nur bei Anlagen ohne Halbschranken (Fü 60 Bli). Die Leuchtschrift „Zwei Züge“ wird seit über 30 Jahren nicht mehr eingebaut, es gibt auch seitens der Lieferfirmen die dazu erforderlichen Bauteile nicht mehr.

Bei einem Ausfall dieser Bauteile an in Betrieb befindlichen Anlagen muss daher bereits jetzt ein Nachbau von Halbschranken geplant werden.

Gemäß der Richtlinie 815 0032 Abschnitt 1 (Absatz 6) dürfen Blinklichter mit einer am Signalschirm angebrachten Leuchtschrift „Zwei Züge“ und Wecker (Fü2L-Anlagen), die bisher an mehrgleisigen Strecken – nur bei BÜ mit schwachem Verkehr auf der Straße – eingebaut wurden, als Neuanlagen nicht mehr erstellt werden.

25. An wie vielen mehrgleisigen Übergängen sollen in den nächsten drei Jahren die vorhandenen Vollschranken durch Halbschranken ersetzt werden (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Zu den Planungen der DB Netz AG und der Frage, wie viele Voll- in Halbschrankenanlagen geändert werden, liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass im Einzelfall hierfür die Entscheidung auf Grund der Örtlichkeit erfolgt. Unter besonderer Betrachtung z. B. der Verkehrsstärke auf der Straße und Schiene, den gefahrenen Geschwindigkeiten der Eisenbahn und der weiteren örtlichen Besonderheiten, wie BÜ im Zuge eines Schulweges etc. ist grundsätzlich der Vorzug auf die Errichtung von Vollschrankenanlagen zu geben.

Es lässt sich aber allgemein feststellen, dass z. B. die DB Netz AG einen größeren Anteil von Halbschrankenanlagen gegenüber Vollschrankenanlagen plant.

26. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass damit das Unfallrisiko erhöht wird?

Das Unfallrisiko wird aus Sicht der Bundesregierung bei Einhaltung der Verkehrsregeln nicht erhöht. Weiterhin durchzuführende Kampagnen gegen Fehlhandlungen der Verkehrsteilnehmer werden aber als sinnvoll erachtet.

27. Welche Kriterien gibt es für mehrgleisige Übergänge, an denen keine Halbschranken installiert werden dürfen?

Vollschranken sollen gemäß Richtlinie 815 0032 Abschnitt 1 (Absatz 8) bei folgenden Kriterien eingebaut werden:

„Schranken müssen die gesamte Straßenbreite mit einem Schrankenbaum (V) oder mit 2 Schrankenbäumen (2-schlägig (HH)) sperren.

Sie sollen dort verwendet werden, wo örtliche Gründe eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Halbschranken nicht zulassen oder regelmäßig eine Annäherungszeit t a von 240 s überschritten wird (vgl. Richtlinie 815 0033). Dies gilt nicht für BÜ mit Mittelinsel mit entsprechender Beschilderung.

Sie dürfen nur unter folgenden Bedingungen eingesetzt werden:

– bei Wärterbedienung ohne oder mit Zusatzeinrichtungen (vgl. Absatz 14 und 15),
– bei wärterbedienten Lichtzeichen (mit wärterbedienten Schranken) ohne oder mit Zusatzeinrichtungen,
– bei signalgesteuerten Anlagen mit Zusatzeinrichtungen (z. B. GFR-Anlagen),
– bei zuggesteuerten Anlagen mit Überwachungsart GFR-Üs,
– als Anrufschranken.

Neue BÜ-Sicherungsanlagen mit Schranken sollen 2-schlägig (HH), also mit getrennten Zu- und Ausfahrtschranken, ausgeführt werden.“

Bedienfehler bei „wärterüberwachten“ Schranken

28. Wie viele eingleisige und wie viele mehrgleisige Bahnübergänge gibt es, an denen die Schrankenwärter die Schranken auch dann offen lassen oder öffnen können, wenn sich ein freigegebener Zug dem Übergang nähert (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Wärterbediente Vollschrankenanlagen ohne Signalabhängigkeit für die EdB sind mit dem Stand vom 31. Dezember 2011 in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Bundesland	1-gl. BÜ	2 + mehrgl. BÜ	Summe
Baden-Württemberg	12	10	22
Bayern	23	32	55
Berlin	0	0	0
Brandenburg	0	4	4
Bremen	0	0	0
Hamburg	0	0	0
Hessen	3	12	15
Mecklenburg-Vorpommern	0	1	1
Niedersachsen	12	41	53
Nordrhein-Westfalen	32	18	50
Rheinland-Pfalz	3	6	9
Saarland	0	1	1
Sachsen	5	5	10
Sachsen-Anhalt	6	14	20
Schleswig-Holstein	2	12	14
Thüringen	12	7	19
Summe	110	163	273

29. Wie ist der Stand des Vorhabens, Unfallgefahren durch Bedienfehler vorzubeugen, indem Schrankenanlagen in Zugsicherungssysteme eingebunden werden?

30. Gibt es einen Termin, bis zu dem alle wärterüberwachten Schrankenanlagen mit einer solchen Technik ausgerüstet sein sollen?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von ursprünglich ca. 400 Anlagen in 2008 sind bis Ende 2011 = 127 Anlagen an Zugsicherungssysteme angeschlossen.

Die Abarbeitung der wärterbedienten Schrankenanlagen ohne Signalabhängigkeit in Zugsicherungssysteme erfolgt nach Jahresscheiben.

Der Hauptanteil der Anlagen soll bis 2014 abgearbeitet sein. Die Anlagen in 2015 + 2016 werden im Zusammenhang mit ESTW-Maßnahmen und der Streckenumrüstung dazu angepasst. Für die Inbetriebnahme (IBN) von 4 BÜ-Maßnahmen erfolgen zurzeit noch Abstimmungen.

Die Planungen zeigt die folgende Tabelle:

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	IBN Klärung	Gesamt
Summe	62	83	112	6	6	4	273

31. Werden dabei die wärterüberwachten Schranken an mehrgleisigen Übergängen vorrangig behandelt?

Die wärterbedienten Schranken an BÜ von mehrgleisigen Strecken werden dabei nicht vorrangig behandelt. Die Entscheidung trifft die DB Netz AG im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung nach § 4 Absatz 1 AEG.

Schlechte Erkennbarkeit der Absicherung durch Posten

32. Wie viele Unfälle gab es in den letzten fünf Jahren (2006 bis 2010) an Bahnübergängen, an denen z. B. aufgrund von Bauarbeiten die technische Sicherung außer Betrieb war und eine Sicherung durch Posten stattfand (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

33. Wie viele Todesopfer waren zu beklagen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der nachfolgend aufgeführten Tabelle sind Unfälle bei der BÜ-Sicherung durch Bahnübergangsposten (BÜP) im Zusammenhang mit Baumaßnahmen für die Jahre 2006 bis 2010 zusammengefasst.

Bundesland	Anzahl	leicht verletzt	schwer verletzt	getötet
Baden-Württemberg	1	1	–	–
Bayern	1	1	1	–
Bremen	1	–	–	–
Mecklenburg-Vorpommern	1	–	–	–
Niedersachsen	3	4	–	1
Nordrhein-Westfalen	6	–	–	–
Schleswig-Holstein	1	1	–	1
Summe:	14	7	2	2

34. Hält die Bundesregierung die von den Sicherungsposten eingesetzten Instrumente zur Sperrung des Übergangs (nicht reflektierendes Flatterband und nur wenig helle rote Handleuchte) an Bahnübergängen, die normalerweise durch beidseitiges Rotlicht und Schranken gesichert werden, auch bei Dunkelheit für ausreichend?

Die von den Bahnübergangsposten eingesetzten Hilfsmittel für die Sicherung von Bahnübergängen ist bei Einhaltung des § 19 Absatz 2 Nummer 4 StVO durch die Straßenverkehrsteilnehmer als sicher einzustufen.

Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen an BÜ bzw. in Fällen, bei denen längerfristig die BÜ-Sicherungsanlage ausgefallen ist, z. B. nach Unfällen, Vandalismus und Ausfall durch Blitzschlag, kommen i. d. R. mobile Sicherungs-

anlagen (TH BÜP, Lichtzeichenanlage mit Schranke – die Bedienung erfolgt durch Bahnübergangsposten) zum Einsatz. Weiterhin wird im Einzelfall geprüft, ob der gestörte BÜ oder die BÜ-Baustelle mit einer Beleuchtung oder anderen ergänzenden Sicherungsmaßnahmen wie Papppolizisten, Hinweise auf die BÜ-Baustelle oder Hinweis auf ausgefallene Sicherungsanlage ausgerüstet wird.

35. Hält die Bundesregierung eine Postensicherung mit den o. a. Instrumenten auch für ausreichend, wenn z. B. durch Nebel schlechte Sicht herrscht?

Die Postensicherung mit den entsprechenden Hilfsmitteln ist z. B. bei Nebel oder schlechter Sicht grundsätzlich nicht eingeschränkt. Es gilt hierfür am BÜ der gleiche Grundsatz wie im allgemeinen Straßenverkehr üblich.

Der § 3 StVO trifft insoweit auch für BÜ zu.

„(1) Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, so darf er nicht schneller als 50 km/h fahren, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist. Er darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss er jedoch so langsam fahren, dass er mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten kann.“

36. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Sperrung des Bahnübergangs deutlich besser und damit auch früher zu erkennen wäre, wenn die Posten statt des nicht reflektierenden Flatterbandes, wie an Baustellen üblich, Absperrbaken mit großen Reflexflächen und statt der Handlampe transportable Baustellenampeln einsetzen würden?

Bei planbaren Maßnahmen wird i. d. R. bereits entsprechend der Fragestellung verfahren, bei kurzfristig einzuleitenden Maßnahmen (z. B. Störungen oder nach Unfällen) ist dies oft nicht umsetzbar. In diesen Fällen ist eine Postensicherung ein geeignetes Kompensationsmittel für die Sicherheit am BÜ.

37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Ausfall einer technischen Bahnübergangssicherung (Schranke, Halbschranke, Blinklicht/Lichtzeichen) – auch wenn eine Sicherung durch Posten vorgenommen wird – eine das Gefahrenpotential erhöhende Änderung der Verkehrsregelung mit sich bringt?

Bei Einhaltung des Regelwerks der DB AG durch den Sicherungsposten sowie der Verkehrsregeln durch den Verkehrsteilnehmer besteht keine Erhöhung des Gefahrenpotentials.

38. Sollte deshalb der auf einen solchen Bahnübergang zufahrende Straßenverkehr entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 41 I. („Bei Änderungen von Verkehrsregeln, deren Missachtung besonders gefährlich ist, ist für eine ausreichende Übergangszeit der Fahrverkehr zu warnen.“) auf die geänderte Situation, durch die vor allem Ortskundige überrascht werden können, durch auffällige Warnzeichen hingewiesen werden?

Bei Einhaltung des Regelwerks der DB AG durch den Sicherungsposten sowie der Verkehrsregeln durch den Verkehrsteilnehmer besteht keine Erhöhung des Gefahrenpotentials.

39. Teilt die Bundesregierung die Meinung, dass bei einer Sicherung durch Posten die Verkehrszeichen, die auf einen beschrankten Bahnübergang hinweisen, als ungültig gekennzeichnet werden müssten?

Mit der Novelle der StVO in 2009 gab es bereits die Änderung der Ankündigung des Bahnübergangs.

Demzufolge sollte das Vz 150 = Beschrankter Bahnübergang entfallen und nur noch das Vz 151 als Ankündigung für einen BÜ gelten.

Diese Regelung konnte aus anderen Gründen der Zurücknahme der Novelle noch nicht umgesetzt werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333